

### Mit Gebet und ohne Schnaps: vom Frieden an Bord in Zeiten des Umbruchs

Gerstenberger, Heide

Veröffentlichungsversion / Published Version  
Zeitschriftenartikel / journal article

#### Empfohlene Zitierung / Suggested Citation:

Gerstenberger, H. (1995). Mit Gebet und ohne Schnaps: vom Frieden an Bord in Zeiten des Umbruchs. *Deutsches Schiffsarchiv*, 18, 49-56. <https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:0168-ssoar-52459-5>

#### Nutzungsbedingungen:

Dieser Text wird unter einer Deposit-Lizenz (Keine Weiterverbreitung - keine Bearbeitung) zur Verfügung gestellt. Gewährt wird ein nicht exklusives, nicht übertragbares, persönliches und beschränktes Recht auf Nutzung dieses Dokuments. Dieses Dokument ist ausschließlich für den persönlichen, nicht-kommerziellen Gebrauch bestimmt. Auf sämtlichen Kopien dieses Dokuments müssen alle Urheberrechtshinweise und sonstigen Hinweise auf gesetzlichen Schutz beibehalten werden. Sie dürfen dieses Dokument nicht in irgendeiner Weise abändern, noch dürfen Sie dieses Dokument für öffentliche oder kommerzielle Zwecke vervielfältigen, öffentlich ausstellen, aufführen, vertreiben oder anderweitig nutzen.

Mit der Verwendung dieses Dokuments erkennen Sie die Nutzungsbedingungen an.

#### Terms of use:

This document is made available under Deposit Licence (No Redistribution - no modifications). We grant a non-exclusive, non-transferable, individual and limited right to using this document. This document is solely intended for your personal, non-commercial use. All of the copies of this documents must retain all copyright information and other information regarding legal protection. You are not allowed to alter this document in any way, to copy it for public or commercial purposes, to exhibit the document in public, to perform, distribute or otherwise use the document in public.

By using this particular document, you accept the above-stated conditions of use.

## SOZIALGESCHICHTE

### MIT GEBET UND OHNE SCHNAPS

Vom Frieden an Bord in Zeiten des Umbruchs

VON HEIDE GERSTENBERGER

Im Winter des Jahres 1848 beschlossen *sämtliche Memeler Matrosen*, dazumal 30 an der Zahl, sich an den preußischen König zu wenden, damit er sie darin unterstütze, die Zustände auf Memeler Schiffen zu ändern.<sup>1</sup> Zu diesem Zweck beschrieben sie ihm zunächst einmal den »Memeler Schiffsgebrauch«, und damit er auch alles genau verstehen konnte, erläuterten sie ihm Ausdrücke, deren Kenntnis sie beim König nicht voraussetzen konnten, erklärten ihm also zum Beispiel, daß unter einem Schiffer ein Kapitän zu verstehen sei. Wissen lassen wollten sie ihren König dann, daß ihnen bei der Musterung zwar regelmäßig jene Abschnitte aus der Musterrolle vorgelesen würden, die ihre Pflichten betrafen, sie von ihren Rechten aber auch auf Nachfrage nie etwas erführen. Jedenfalls erachteten sie es für unrechtmäßig, daß sie auch während der Liegezeiten im Hafen immer nur mit Salzfleisch, Erbsen und Graupen abgespeist wurden. Dem abzuhelpen, forderten sie eine Speiserolle. Den Entwurf dazu hatten sie genau ausgearbeitet und auch Variationsmöglichkeiten eingebaut.

Man fragt sich unweigerlich, was sich Friedrich Wilhelm IV., so ihm die Petition tatsächlich vor Augen kam, gedacht haben mag, wenn er las, auf See müsse es viermal in der Woche Speck geben, *gesalzenes täglich 3/4 Pf per Mann oder täglich 1/2 Pf frisches oder geräuchertes Speck, ebenfalls mit wechselnder Speise. Falls (es) jedoch anstatt des Specks in der Woche einmal Fische geben sollte, so verlangen wir dieselbe zum Sattessen, und falls es nicht zum Sattessen ist, auch noch die Hälfte von unserem Speck dazu*. Des weiteren forderten sie, daß ihnen für die Arbeit im Hafen eine Begrenzung der Arbeitszeit auf zwölf Stunden zugestanden werde, wovon zwei Stunden für die Mittagsruhe vorzusehen seien. Geschult in der Geschichte der Arbeiterbewegung, verwundern uns bei diesen beiden Forderungen höchstens die Einzelheiten. An erster und zentraler Stelle der Beschwerden Memeler Matrosen standen aber nicht etwa mangelhafte Verpflegung und exzessive Arbeitszeit, sondern mangelhafte Frömmigkeit und exzessiver Suff. Der König solle doch anordnen, daß Reeder verpflichtet seien, für jedes Schiff Gebetbuch und Bibel anzuschaffen, ferner daß Schiffer täglich des morgens und des abends eine Andacht und an Sonntagen sowohl vormittags als auch nachmittags eine Versammlung durchführen müßten, auf der sie, wie es heißt, *einen Vortrag vom Worte Gottes* halten sollten. Nur auf diese Weise, so die Memeler Matrosen, *kann die Arbeit in Friede und Eintracht bestehen*. Auf den ersten Blick mag die nächste Forderung sogar noch mehr verwundern. Ihre Bitte, ihnen in

der Speiserolle das Recht auf Kaffee, Tee und Zucker zuzugestehen, erklärte sich nämlich aus dem Beschluß, den sie *Getränke anlangend* gefaßt hatten: *Dem Branntwein an Bord entsagen wir uns ganz und gar, und zwar schon aus dem Grunde, weil Schiffer, die solchen an Bord haben, ihn uns doch entziehen, und uns doch nicht täglich und regelmäßig verabreichen lassen, und uns dann nur 1 oder 2 Schnäpse geben, wenn etwa schlechtes Wetter ist und die Schiffe in Gefahr sind, zumal dann manchmal sowohl der Steuermann als auch der Schiffer (Captain) so besoffen gewesen sind, daß sie auf ihre Füße nicht haben stehen können, wodurch die regelmäßigen Wachen vernachlässigt werden, und schon oftmals Schaden dadurch entstanden ist, daß Schiffe zusammen gesegelt sind. Eins das Andre übersegelt, und dergl. mehr, was wir bis jetzt verschwiegen haben.*

Nun ließe sich ja vermuten, es habe im Winter 1848 in Memel einige besonders fromme und mäßige Seeleute gegeben, denen es gelungen sei, ihre Genossen zu der gemeinsamen Petition zu überreden. Dem steht jedoch entgegen, daß drei Jahre später 95 Wismarer Bootsleute eine Petition an den Rat der Stadt verfaßten, in der es heißt: *Als ersten und dringenden Wunsch machen wir geltend: daß alles Branntweintrinken am Bord der hiesigen Schiffe völlig abgeschafft werde.* Auch sie wiesen darauf hin, daß Trunkenheit von Schiffen häufig zu gefährlichen Situationen geführt habe. Vor allem aber gaben sie zu bedenken, daß der Branntwein die häufigste Ursache für Streitereien zwischen dem Schiffsführer und seiner Mannschaft sei. Aus diesem Grunde hielten sie auch die entsprechende Bestimmung in dem Entwurf einer Musterrolle für die Wismarer Schiffe, zu dem sie in ihrer Eingabe Stellung bezogen, für gänzlich ungenügend. Zwar wollten sie gerne das verlangte Versprechen abgeben, sich nicht betrinken zu wollen, doch sollte ihrer Ansicht nach eine Strafe für alle und jeden eingeführt werden, die Alkohol mit an Bord brächten. Lediglich für Krankheitsfälle sollte dem Schiffer gestattet werden, einige Flaschen an Bord zu bringen, ansonsten sei auch ihm und dem Steuermann zu untersagen, Schnaps auf dem Schiff zu haben. Handle er jedoch dawider und betrinke sich an Bord, so solle die Musterrolle den Steuermann verpflichten, *die augenscheinliche Trunkenheit des Schiffers auf einstimmiges Verlangen der ganzen Schiffsmannschaft so wie alle in solchem Zustande begangenen Excesse samt allen Nebenumständen sofort im Schiff-Journal einzutragen. Als Strafe wäre dem Schiffer anzudrohen, für die erste Trunkenheit die Zahlung einer vollen Monatsgage, für die zweite eine dreimonatliche Heuer an die Seeleute-Witwen-Casse* [deren Einrichtung die Bootsleute in derselben Petition forderten, H.G.]. *Beim dritten Male müßte der Schiffer als solcher vom Schiffe entfernt und für immer der Führung eines Wismarschen Schiffes für unwürdig und unfähig erklärt werden.*<sup>2</sup> Während andere Punkte der Petition zumindest einer abschlägigen Antwort gewürdigt wurden, übergingen in ihren aktenkundig gewordenen Äußerungen sowohl die Schiffercompagnie als auch der Rat den zuletzt zitierten Vorschlag mit Stillschweigen.

Aus mehreren Gründen sind diese – hier nur in kurzen Auszügen zitierten – beiden Petitionen hochinteressant. Die Wismarer, weil sie in vielen Passagen belegt, wie selbstbewußt Matrosen argumentierten, solange sehr viele von ihnen noch erwarten konnten, später selber einmal Steuerleute und Schiffer zu werden, die Memeler, weil sie einen eindrücklichen Beleg dafür liefert, daß von den gesetzlichen Vorschriften über Musterung und Abmusterung preußischer Seeleute, die im Allgemeinen Landrecht und im Gesinderecht verfügt worden waren, vorort kaum etwas wirklich praktiziert wurde. Angesichts der Tatsache, daß heutzutage nicht nur Schiffssoziologen und -psychologen, sondern sogar Schiffsfahrtshistoriker gelegentlich die Ansicht vertreten, Alkoholismus sei eine historisch durchgängige Berufskrankheit von Seeleuten<sup>3</sup>, wächst ihnen auch noch die Bedeutung zu, wissenschaftliche Argumentationen als Vorurteile zu entlarven. Das freilich wäre auch ohne diese beiden Petitionen möglich. Denn wenn sich Wissenschaftler heute fragen, ob sich den

Beruf des Seemanns vielleicht nur solche Menschen aussuchen und auch früher schon aussuchten, die von Hause aus eine Neigung haben, sich einer strikten Autorität unterzuordnen und ihre daraus erwachsenden Frustrationen in Alkohol zu ersäufen<sup>4</sup>, so ist dagegen schlicht einzuwenden, daß bis weit in die zweite Hälfte des 19. Jahrhunderts hinein die allermeisten Seeleute aus jenen Küstenregionen stammten, in denen andere Erwerbsmöglichkeiten spärlich waren. Und eine auch noch so kursorische Beschäftigung mit der Kaufkraft von Heuern um die Mitte des 19. Jahrhunderts würde einsichtig machen, daß die frisch ausbezahlte Heuer zwar sehr wohl ausreichte, den Aufenthalt an Land gehörig zu begehen und zu begießen – auch dies im übrigen eine Praxis, die selten war, wenn Seeleute zwischen zwei Heuern oder sogar während längerer Liegezeiten im Hafen bei ihren Familien sein konnten –, daß aber Matrosen, die einen Teil ihrer Heuer zuhause ablieferten und womöglich noch neue Ausrüstung brauchten, kaum größere private Vorräte an Schnaps mit an Bord nehmen konnten – es sei denn, um diesen zu schmuggeln und auf diese Weise die Heuer aufzubessern. Schon nach wenigen Tagen auf See war das Schiffsvolk gezwungenermaßen weitgehend enthaltsam – auf langen Reisen manchmal für Wochen, wenn nicht Monate. Nein, um das Vorurteil eines historisch durchgängigen Alkoholismus auf See zu entkräften, sind wir auf diese beiden Petitionen keineswegs angewiesen.

Sie können allerdings sehr wohl die Frage veranlassen, ob und wenn ja, warum es in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts öfter als früher dazu kam, daß sich Schiffer und Steuerleute alkoholischen Exzessen hingaben, und sie erzwingen auch die Feststellung, daß Seeleute von Streit und Zank zwischen Schiffen und ihrem Volk als von einer allseits bekannten Tatsache redeten. In ihren Petitionen unterbreiteten die Memeler ebenso wie die Wismarer Matrosen Vorschläge, um an Bord Frieden und Eintracht zu fördern. Um diese Vorschläge beurteilen zu können, müssen wir uns die grundlegenden Umwälzungen des sogenannten Schiffsgebrauchs vor Augen führen, all jener Praktiken und Regelungen also, welche die Verheuerung, die Arbeit und das Leben an Bord sowie im Hafen bestimmten.

Die Modernisierung der deutschen Handelsschifffahrt erfolgte örtlich und regional in höchst unterschiedlichen Formen und Geschwindigkeiten. Es gab beträchtliche Unterschiede zwischen den Verhältnissen in großen und in kleinen Hafenstädten, noch größere zwischen den Entwicklungen in den verschiedenen seefahrenden deutschen Staaten und die allergrößten zwischen der Seefahrt in Hafenstädten an der Ostsee und in solchen an der Nordsee. Nicht nur wären im Jahre 1848 in Bremen oder in Hamburg während der Wintermonate niemals *sämtliche Matrosen* irgenvann einmal zu Hause gewesen, noch ist es denkbar, daß diejenigen, die tatsächlich zu Hause waren, sich zusammengefunden hätten, um tägliche Andachten einzufordern. Nichtsdestoweniger sind trotz all der Unterschiede allgemeine Aussagen über den Strukturwandel in der Seefahrt möglich und nichtsdestoweniger ist es meines Erachtens nicht nur zulässig, sondern sogar zwingend geboten, die Memeler und die Wismarer Petitionen als Verarbeitung dieses Umbruchs zu interpretieren, ihnen somit eine Bedeutung zuzumessen, die weit über den lokalen Rahmen hinausreicht.

Rückblickend läßt sich feststellen, daß die grundlegenden Veränderungen der deutschen Handelsschifffahrt im 19. Jahrhundert gewissermaßen in zwei Schüben erfolgten. Deren erster war vor allem durch das Bemühen geprägt, die Seefahrt an Marktlagen auszurichten. In der zweiten Phase ging es dann vor allem darum, Zeit und Heuern zu ökonomisieren, also die Zeiten auf See und in Häfen drastisch zu verkürzen und die Besatzungen so weit als irgend möglich zu verkleinern. Nach der Jahrhundertmitte – allerdings nicht ganz so rasch, wie häufig unterstellt wird – wurden Reeder und Schiffer von Seglern zu derartigen Strategien durch die bereits eingetretene und für die Zukunft befürchtete Konkurrenz der Dampfschifffahrt gezwungen, bereits seit den vierziger Jahren hatte die Konkurrenz im

Auswanderergeschäft einen Teil der Segelschiffahrt in Bremen und Hamburg unter das Diktat der Beschleunigung gestellt. Nicht nur die Segelschiffahrt in Wismar und Memel, sondern auch ein Gutteil der Segelschiffahrt in Bremen und Hamburg befand sich damals aber noch in der ersten Phase der Modernisierung. Auf deren Erläuterung werde ich mich deshalb auch beschränken.

Nun mußte sich Seefahrt ja schon immer danach richten, was an einem Orte günstig erworben und an einem anderen mit Profit verkauft werden konnte, und seit Jahrhunderten nutzten es Reeder und Schiffer auch aus, wenn sich aufgrund von Kriegen vorübergehend Verdienstmöglichkeiten in Häfen boten, in denen der Seehandel sonst von Angehörigen anderer Staaten dominiert wurde. Die Orientierung der Seefahrt an Marktlagen ist also durchaus als ein herkömmliches Merkmal der Seefahrt und nicht etwa als grundlegende Neuerung anzusehen. Dieser Orientierung waren früher aber Grenzen gesetzt gewesen. Sie hatten sich aus den Rechten des Schiffsvolks ergeben, die diesem entweder in Schiffsordnungen ausdrücklich verbrieft oder aber doch in der Praxis zugestanden worden waren.

Deren materiell bedeutsamstes war die Führung, also das Recht der Seeleute, auf dem Schiff, auf dem sie dienten, kostenlos Waren zu befördern, die sie auf eigene Rechnung eingekauft hatten und mit Gewinn loszuschlagen gedachten. Führung wurde beispielsweise 1805 den Bremer Seeleuten noch einmal ausdrücklich gewährt, lediglich für Reisen nach Übersee war dieses Privileg schon einige Jahre zuvor durch Sonderregelungen, die nur für einzelne Schiffe erlassen wurden, bereits aufgehoben worden. Auch in Wismar erzwangen Bootsleute zu Beginn des 19. Jahrhunderts die Fortgeltung der Führung in natura – und dies, obwohl Wismar damals unter schwedischer Herrschaft stand und im schwedischen Seerecht die Führung in natura schon seit dem 17. Jahrhundert verboten und durch einen Zuschlag zur Heuer ersetzt worden war. Das Recht der Führung in natura war gewichtet, für Matrosen betrug es zumeist eine halbe Last. Vielerorts nahmen sie allerdings mehr Waren mit, als ihnen die Führung zugestand. Man sprach dann von einem über die Führung hinausgehenden *kleinen Handel*. In Lübeck war er seit 1651 striktestens verboten, aber 1830 beklagten sich Lübecker Schiffer, daß ihnen jetzt der kleine Handel genommen werde, an dem nicht nur sie selbst, sondern alle Seefahrenden, vom Steuermann bis zum Jungen, mehr verdient hätten als an Heuer und Führung zusammengenommen.<sup>5</sup>

Daß der legale und außerlegale Handel der Seeleute die systematische Ausnutzung der Chancen des Seetransports behinderte, läßt sich leicht verdeutlichen. Wenn etwa jene Emden Matrosen, die in Lissabon nicht nur Salz, sondern auch Essig und Öl, Dörrobst und vor allen Kisten voller Apfelsinen auf eigene Rechnung eingeladen hatten<sup>6</sup>, mit fauligem Obst zuhause angekommen wären, weil schlechtes Wetter die Fahrt allzusehr verlängerte, so hätten sie das den Unwägbarkeiten ihres Gewerbes zugeschrieben. Hätte ihnen aber der Schiffer bei der Ausfahrt von Lissabon eröffnet, daß es statt direkt zurück nach Emden zuerst noch nach Neapel gehe, so hätte er von Seeleuten, die das Recht auf Führung beanspruchen konnten, nicht nur Schimpfworte, sondern Schlimmeres befürchten müssen. Sein Volk hätte eine Änderung der Reiseroute, zu der es nicht seine Zustimmung gegeben hatte, als Unrechtmäßigkeit interpretiert.

Ganz im Recht glaubten sich auch die Seeleute eines Swinemünder Schiffes, die sich im Jahre 1822 für eine Reise nach London verheuert hatten, als sie durch Arbeitsverweigerung an Bord eine direkte Heimkehr nach Hause erzwangen, nachdem sie während der Heimreise herausgefunden hatten, daß zunächst noch Memel angesteuert werden sollte.<sup>7</sup> Zwar fand sich etwa in Hamburger und Lübecker Musterrollen schon Ende des 18. Jahrhunderts die Formulierung, daß die Reise gehen solle *wohin die Frachten fallen*, doch hatten sich Schiffer früher faktisch nur mit Zustimmung ihres Volks auf sogenannte Aventurefahrt



begeben. Zumindest hatten sie jedem, der sich an einer zunächst ungeplanten Verlängerung der Reise nicht beteiligen wollte, das Recht zugestanden, unterwegs abzumustern. Als sich nach dem Einbruch des Seeverkehrs während der napoleonischen Kriege jedoch viele Schiffer und Reeder veranlaßt sahen, alles mitzunehmen, was sich an Frachten bot, wurde die Verpflichtung, bis zur Rückkehr des Schiffes in den Heimathafen an Bord zu bleiben, entweder erstmalig ernsthaft durchgesetzt oder aber überhaupt erst in die Musterrolle aufgenommen.

Nun handelte es sich in den dreißiger und vierziger Jahren des 19. Jahrhunderts aber oft nicht mehr nur darum, daß ein Schiff, von London kommend, nicht direkt in einen der Häfen an der Ostsee zurücksegelte, sondern daß zunächst noch ein Umweg über einen anderen Hafen an der Ostsee vorgesehen war, sondern jetzt konnte es einem, der sich im Winter verlobt hatte und am Ende der Segelsaison heiraten wollte, geschehen, daß er sich im Frühjahr nach London verheuerte und dann erst zwei oder drei, wenn nicht gar erst fünf oder sechs Jahre später nach Hause kam – es sei denn, er wäre vorher achteraus gesegelt, hätte dabei seine gesamte bis dahin verdiente Heuer verloren und dabei noch befürchten müssen, strafrechtlich belangt zu werden. An Bord wurden auf derart verlängerten Reisen Steuerleute und Schiffer zu Prellböcken der Frustrationen und der Wut, die aus dem Gegensatz von ökonomischer Rationalität und privater Lebensplanung erwachsen. Streitigkeiten, die sich an Bord nicht mehr schlichten ließen, wurden in ausländischen Häfen den Konsuln des Heimatlandes vorgetragen. Aus ihren Berichten wissen wir viel über die realen Zustände an Bord deutscher Schiffe im 19. Jahrhundert, und einzelne Konsuln waren es auch, die immer wieder darauf hinwiesen, daß der wachsenden Zahl von Entlaufungen – um die Mitte des 19. Jahrhunderts wurden sie zunehmend als Desertionen bezeichnet – nur beizukommen sei, wenn zumindest eine Höchstdauer für die Dienstverpflichtung festgelegt werde. Vor allem der langjährige preußische Konsul in London, Hebler, machte sich in dieser Frage zunehmend zum Fürsprecher des Schiffsvolks. Doch argumentierte er dabei nicht nur mit den berechtigten Interessen von Seeleuten, sondern wies auch darauf hin, daß er unter den gegebenen rechtlichen Bedingungen zwar gezwungen sei, jedem Seemann klarzumachen, daß er keinerlei Recht habe, seine Abmusterung zu verlangen, ihm selbst aber andererseits nur zu deutlich sei, daß sich nach derartigen *Überredungen* kaum friedliche Zustände an Bord herstellen ließen.<sup>8</sup> Obwohl sich im Laufe der Zeit die meisten der seefahrenden deutschen Staaten bereit fanden, Seeleuten das Recht auf Abmusterung nach vier Jahren zuzugestehen (in Lübeck, wo das traditionelle Schiffsrecht noch lange fortwirkte, wurde ihnen ein solches Recht bereits nach zwei Jahren eingeräumt), ist die markanteste Strategie der Obrigkeit gegen Desertionen und gegen alle anderen arbeitsvertraglichen Probleme, die sich aus der Beseitigung alter Rechte ergaben, die Kriminalisierung.

Aus den Strafgesetzen, die um die Mitte des 19. Jahrhunderts, bremischem Vorbild folgend, in fast allen seefahrenden deutschen Staaten erlassen wurden, gingen die Schiffer als Amtspersonen hervor. Aus der Verletzung der Dienst- und Treuepflicht gegenüber einem Vorgesetzten machten diese Gesetze ein Kriminaldelikt. Trotz der im 19. Jahrhundert an Land eingerichteten Kontrollinstanzen, welche über die Einhaltung der gesetzlichen Regulierungen der Seefahrt wachen sollten, hätten diese Bestimmungen ebenso wie diejenigen, die uns aus dem vorangegangenen Jahrhundert bekannt sind, womöglich weitgehend Makulatur bleiben können, wenn nicht die einheimische und die internationale Konkurrenz im Seeverkehr Schiffer – ob sie dies wollten oder nicht – veranlaßt hätten, dem Schiffsvolk die Anerkennung seiner im Brauch verankerten Vorrechte zu verweigern und sie zur Ausführung jedweden ökonomisch lohnenden Frachtauftrages zu zwingen. Nehmen wir noch die Tatsache hinzu, daß sich Konflikte, die sich früher durch die Aussicht auf das bal-

dige Ende einer Reise erledigten, unterwegs immer mehr hochschaukeln konnten, wenn Reisen Wochen, Monate und womöglich sogar Jahre dauerten, so wird ersichtlich, daß es aufs Ganze gesehen für Schiffer sehr viel schwieriger wurde, ihrer traditionellen Aufgabe gerecht zu werden, Frieden an Bord zu halten.

Es waren nicht zuletzt diese Schwierigkeiten, die sie zwangen, sich an Bord mehr als früher von ihrem Volk zu isolieren. Unterstützt wurde diese Entwicklung durch die Einführung von Prüfungen für Schiffsführer. Die Verpflichtung zu einer nicht nur praktischen, sondern auch schulischen Qualifikation bewirkte zwar keineswegs eine durchgängig bessere Seemannschaft der Schiffsführer, wohl aber förderte der Statusgewinn, der mit diesen Prüfungen prinzipiell verbunden war, die Tendenz einer sozialen Separierung der Steuerleute und der Schiffer von der übrigen Besatzung.

Nun war diese Separierung an Bord vordergründig ausschließlich positiv besetzt. Denn innerhalb der räumlichen Enge eines Schiffs liegt eine Verräumlichung von Privilegien besonders nahe. Deutlichster Ausdruck der Privilegien eines Schiffers an Bord waren deshalb die eigene Kajüte und die gesondert servierten Mahlzeiten. Selbstverständlich variierten das Ausmaß der sozialen und räumlichen Isolierung der Schiffsführer nicht nur im zeitlichen Verlauf, sondern auch je nach der Größe eines Schiffes. Immerhin ist bemerkenswert, daß am Ende des 18. Jahrhunderts in Preußen die gesonderte Mahlzeit des Schiffers auch auf größeren Schiffen noch keineswegs allgemein üblich gewesen war. Sonst wäre sie nämlich nicht von Staats wegen ausdrücklich angeordnet worden.<sup>9</sup> Angesichts der immensen realen und symbolischen Bedeutung, welche der Gemeinsamkeit des Backschaftens auf Schiffen zukam, können wir die Relevanz der Separierung des Schiffers von der gemeinsamen Back nicht hoch genug veranschlagen.

Seine Privilegien erkaufte der Schiffer mit Einsamkeit. Auf längeren Reisen verlegten sich manche auf ein Hobby, andere nahmen die Aufforderung Matthew Fontain Maury's, genaue meteorologische Beobachtungen zu machen und sie ihm zum Zwecke einer systematischen Auswertung für Segelanweisungen zuzusenden, zum Anlaß, sich gründlich mit Meteorologie zu beschäftigen, wiederum andere gaben sich in der Kajüte jenen alkoholischen Exzessen anheim, von denen wir nicht nur aus den zitierten Petitionen, sondern auch aus zahlreichen Protokollen wissen, die bei Verhandlungen vor Wasserschouten und vor anderen Amtspersonen an Land angefertigt wurden. Der Alkoholismus manch eines Schiffsführers war eine Begleiterscheinung der Auflösung traditioneller Schiffsgemeinschaften.

Anders als die Wismarer Bootsleute, deren Erfahrungen mit besonders rabiaten kaufmännischen Strategien ihnen den unwiederbringlichen Niedergang früherer Zustände in den Jahren zuvor drastisch vor Augen geführt hatten, wollten sich die Memeler Matrosen nicht damit zufriedengeben, an Symptomen zu kurieren. Ihnen genügte es nicht, den Alkohol von Bord Memeler Schiffe zu verbannen. In ihrer Forderung nach Gebetbuch, Bibel und täglicher Andacht schwingt vielmehr die Hoffnung mit, es könne sich auf diese Weise die alte Form der Schiffsgemeinschaft wieder herstellen lassen. Nicht in den veränderten Bedingungen des Seetransports, sondern im Niedergang gemeinsamer Praxis des christlichen Glaubens sahen sie die wahre Ursache des gestörten Friedens an Bord Memeler Schiffe.

Wie selbstverständlich Andachten auf Memeler Schiffen früher einmal gewesen waren, wird sich nicht ermitteln lassen. Rückschlüsse erlaubt uns aber eine Umfrage, welche die preußische Regierung im Jahre 1838 unter den zuständigen Gremien pommerischer Hafenstädte veranstaltete, nachdem das Königliche Konsistorium der Provinz Posen gefordert hatte, die Pflicht zu täglichen Andachten auf pommerischen Schiffen sowie die Anschaffung von Bibeln und Gebetbüchern per Gesetz vorzuschreiben. Von überallher wurde

berichtet, daß die *alte gute Sitte* des täglichen Gebets nur noch von einzelnen älteren Schiffen aufrechterhalten werde. Anders als die anderen befragten Gremien beschränkten sich die Mitglieder der Ueckermünder Seeschiffer-Compagnie damals aber nicht auf diese Feststellung, sondern kritisierten ausdrücklich den Vorschlag des Konsistoriums. Es würde nicht nur *schwer halten*, diese Sitte wieder aufleben zu lassen, teilten sie der Regierung mit, sondern es sei ein entsprechender Versuch auch gar nicht anzuraten, weil nämlich *jetzt die Schifffahrt mit einer Energie betrieben wird, welche zu den früheren Zeiten in keinem Verhältnis steht*.<sup>10</sup> Alles, was wir heutzutage im Terminus der Modernisierung ansprechen, ist in dieser Formulierung gut zum Ausdruck gebracht.

Denn es war ja nicht nur die Andacht, sondern es waren ganz allgemein die traditionellen Formen der Friedenssicherung an Bord, die sich mit den neuen Verhältnissen in der Seefahrt nicht mehr vertrugen. Auch auf pommerschen Schiffen besserte sich im Laufe der Zeit die Verpflegung. Statt wie bisher zumeist abwechselnd den einen Tag Erbsen mit Graupen und den anderen Graupen mit Erbsen erhielten Seeleute manches, worum die Memeler Matrosen 1848 petitioniert hatten. Was aber die Schiffsgemeinschaft anbelangt, um deren Anordnung sie mit ihrer Forderung nach Gebetbuch und Andacht indirekt ersuchten, so hätte sie ihnen kein König dieser Welt verschaffen können. Denn, um den damals in London amtierenden preußischen Konsul Hebler mit einer seiner klugen Äußerungen über die heimische Seefahrt zu zitieren, *die Umstände sind stärker als das Gesetz*.<sup>11</sup>

#### Anmerkungen:

- 1 Geh. Staatsarchiv Preuß. Kulturbesitz (M) Rep. 120.C. Ministerium für Handel und Gewerbe, Abth. XVII, Fach 4, Nr. 74, Bd. 1.
- 2 Stadtarchiv Wismar, RA IX, Nr. XII, B 7.
- 3 Vgl. z.B. M. Glatt: A Study of Alcoholism as an Occupational Hazard of Merchant Seamen. In: The Journal of Mental Science, Nr. 447, Bd. 107, 1961, S. 18–30; Ursula Winken: Soziale Lage, rechtliche Rahmenbedingungen und Interessenartikulation der Seeleute. Diss. Hamburg 1987, S. 107–143.
- 4 Ralf Lisch: Totale Institution Schiff. Berlin 1976, passim.
- 5 Stadtarchiv Lübeck, Rep. 49,5, Kleine Behörde, Pag. 117.
- 6 Ich beziehe mich auf ein dokumentiertes Beispiel aus dem Jahre 1573, doch wäre eine entsprechende Befrachtung auch noch zu Beginn des 19. Jahrhunderts denkbar gewesen.
- 7 Der Fall ist dokumentiert in der Begründung des Justizministeriums für die Notwendigkeit gesonderter Strafgesetze für die Seefahrt. Geh. Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz (M) Rep. 120.C., Verwaltung für Handel, Fabriken und Bauwesen, Abth. CVII, Fach 3, Nr. 20, Vol. 2, Pag. 45–46.
- 8 Vgl. Bericht des Konsuls vom 4. Januar 1846. In: Geh. Staatsarchiv Preußischer Kulturbesitz (M), Rep. 120.C. Ministerium für Handel und Gewerbe, Abth. XVII, Fach 3, Nr. 20, Vol. 4, Pag. 2291.
- 9 Zitat des Befehls in: Archiwum Panstwowe w Szczecinie, Regierung Stettin, Nr. 3943.
- 10 Archiwum Panstwowe w Szczecinie, Regierung Stettin, Nr. 3944.
- 11 Wie Anm. 8.



## Prayers, yes; schnapps, no – Amity on board during a time of upheaval

### Summary

In 1848 the able-bodied seamen of Memel addressed a petition to the Prussian king, stating that there was constant and grave discord between shipmasters and crews aboard trading vessels. The same concern was voiced by the able-bodied seamen of Wismar in a petition to their city council in 1851. The sailors' discontent arose from the fact that, starting in the 1820s, their freedom was limited by harsh restrictions: They were forced to accept contracts of unlimited duration, they were prohibited from carrying goods for the purpose of trading them privately at the end of a voyage, and in general the legitimacy of traditional mariners' privileges was no longer recognized by shipowners. Obviously, these were measures taken to subordinate seamen's rights to the imperative requirements of competition on an international market. The dissension provoked by these changes led German government authorities to make the private working contract an unofficially sanctioned obligation, thereby transforming offences against this contract into criminal delicts.

The sailors had their own ideas concerning the avoidance of strife aboard German trading ships. They demanded better food and the shortening of working hours while in port. And as a sure remedy to many of the problems between shipmasters and their crews, the sailors of Memel and Wismar demanded that the consumption of alcohol on board be strictly prohibited. Not only sailors but also masters who acted to the contrary were to be severely punished. Alcohol, in their opinion, not only endangered the safety of the voyage, but often lured masters and mates to excessive and rude behaviour.

The author of the article argues that the frequency of alcoholism among masters had its roots in fundamental structural changes. Through the efforts of shipowners and governments, mariners were being moulded into instruments of modern sea transport. Along with the newly introduced obligation of passing a qualifying examination, these were the strategies which gradually transformed shipmasters into modern captains. The social advancement implied by this development had to be paid for by loneliness especially severe on extensive voyages with medium-size trading ships and few co-officers. Some captains developed a hobby, several kept a Maury log, contributing to the systematic advancement of speed and safety at sea, and many took to the bottle. Ordinary seamen usually lacked the means to carry more than one or two bottles for (more or less secret) private use aboard and therefore got easily and exceedingly drunk while on leave in port. Captains and mates, on the other hand, could afford plenty of alcohol to see them through their solitary hours on long voyages. Alcoholism played a major role in the dissolution of the old-established seamen's community on board and in the professionalization of the trade of managing a ship. The dissociation of captains and mates from their crews was one of the prerequisites as well as one of the effects of the modernization of German seafaring.